

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 7. czerwca 1900.

**Treść:** (№ 88—93.) 88. Obwieszczenie o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera). — 89. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei lokalnej od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelberg do Heidenreichstein. — 90. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei lokalnej Wimpert — Wallern. — 91. Rozporządzenie, ustanawiające na kampanię 1900/1901 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru. — 92. Obwieszczenie o nadaniu koncesji na sieć kolej małych wąsko-torowych w Krakowie, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności. — 93. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu otwarcia kolej lokalnej Stańkow — Horszów Tyn — Ronsperk.

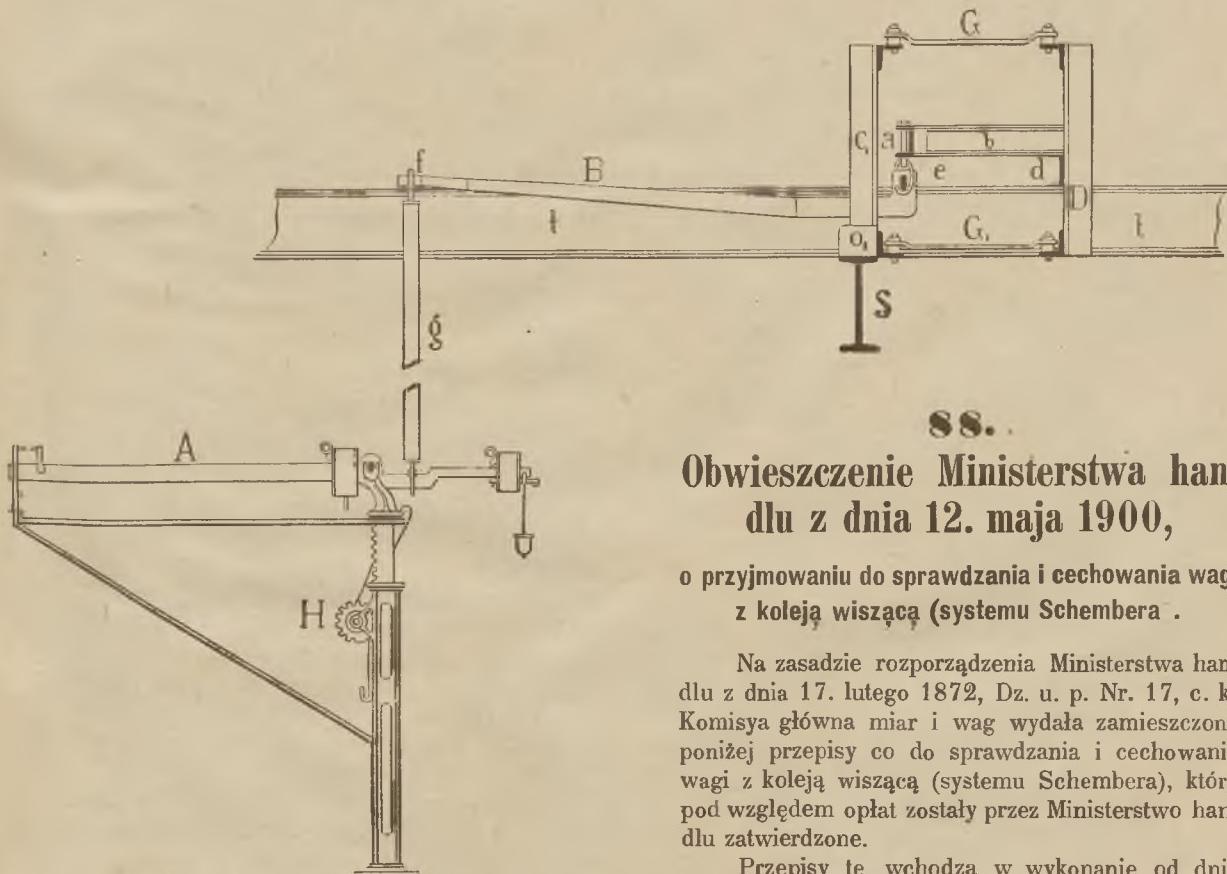


Fig. 4

## 88. Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 12. maja 1900,

o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera).

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, c. k. Komisja główna miar i wag wydała zamieszczone poniżej przepisy co do sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera), które pod względem opłat zostały przez Ministerstwo handlu zatwierdzone.

Przepisy te wchodzą w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Call r. w.

## Przepisy

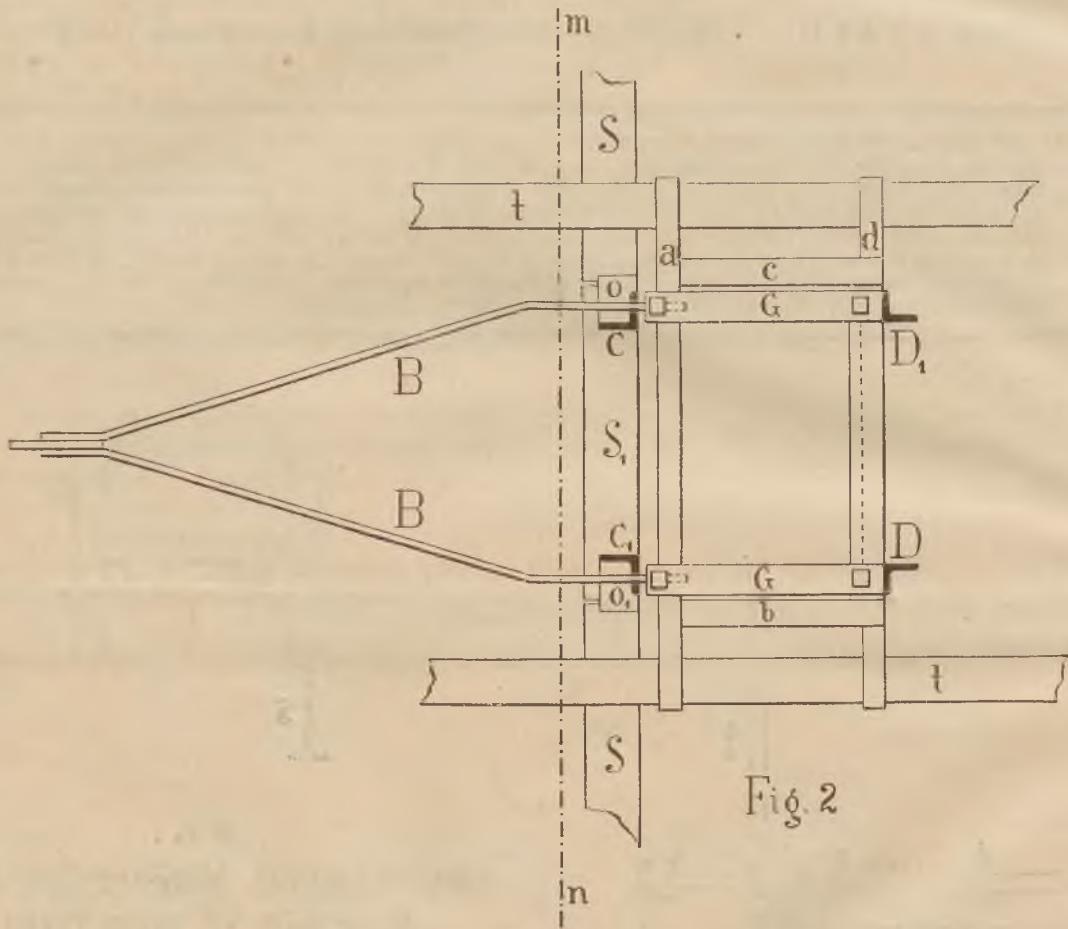
tyczące się sprawdzania i cechowania wagi z kolejną wiszącą (systemu Schembera).

## I. Opis wagi.

Figura 1 przedstawia widok boczny wagi, figura 2 rzut poziomy a figura 3 przekrój pionowy wagi w kierunku linii  $m\ n$  (fig. 2).

Na dwu ostrzach dźwigających i i drążka dźwigającego B (fig. 3) spoczywają dwa wiszary żelazne C C<sub>1</sub>, do ich zaś dolnych końców przytwierdzona jest część S<sub>1</sub> kolej wiszącej S (fig. 1, 2 i 3) zrobionej z żelaza T.

Dla zapobieżenia pochyleniu się na bok części kolei  $S_1$  (fig. 2 i 3), na którą zapomocą krążków wprowadza się ciężar, który ma być zważony, tak dolne jak i górne kofice wiszarnów żelaznych  $C_1$



Zestawę wag stanowią cztery dźwignie  $a$ ,  $b$ ,  $c$  i  $d$  z żelaza  $\square$  (fig. 1 i 2) w kształcie ramy ze sobą połączone, a zestawa ta przytwierdzona jest do dwóch poprzecznic  $t$  (fig. 1, 2 i 3) równolegle od siebie leżących.

Na dźwigarze *a* zawieszone są zapomocą wiszarnów żelaznych dwa ostrza obrotowe *e* (fig. 1) drążka dźwigającego *B* (fig. 1 i 2) zrobionego tak, jak u sztrasburskiej wagi pomostowej dziesiętnej, przeciwległy zaś tym ostrzom obrotowym koniec *f* drążka dźwigającego *B* połączony jest prętem *g* zapomocą ostrzy i panwi z krótszym ramieniem niżej umieszczonej belki wagowej *A* (fig. 1).

(fig. 3) są poziomemi zastrzałami  $G$   $G_1$  i  $G_1$   $G_1$  (fig. 1 i 2) z obu podporami  $D$   $D_1$  (fig. 1 i 2) na poprzecznicach  $t$   $t$  pionowo przytwierdzonemi, połączone, a to zapomocą ostrzy i panwi, które ostatnie obracają się naokoło krótkich pionowych sworzni przytwierdzonych do górnych końców tych wiszarnów żelaznych i podpór.

Waga może być zbudowana jako dziesiętna lub setna, z urządzeniem ciężarka ruchomego lub bez niego, albo też jako waża tylko ciężarkiem ruchomym opatrzona a więc bez talerza na ciężarki.

Dozwolone jest także umieszczenie na krótszym ramieniu belki wagowej takiego urządzenia cieżarki.

ruchomego, żeby przez odpowiednie zastosowanie onegoż można oznaczać ciężkość osobnego naczynia zawierającego materyał, który ma być zważony.

Na figurze 1 belka wagowa *A* umieszczona jest poniżej drążka dźwigającego *B*; jednakże może ona znajdować się także powyżej drążka dźwigającego, w którym to razie pręt *g* (fig. 1) służy nie do wywierania ciśnienia lecz do ciągnienia.

Podobnież belka wagowa *A* (fig. 1) może zajmować rozmaite położenie względem kolej wiązającej *S* (fig. 2 i 3) a drążek dźwigający *B* (fig. 2) może być zrobiony także w kształcie trójkąta nie równobocznego.

## 89.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 16. maja 1900,

o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolej lokalnej od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelberg do Heidenreichstein.

Na mocy Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolej lokalnej wąskotorowej od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelberg

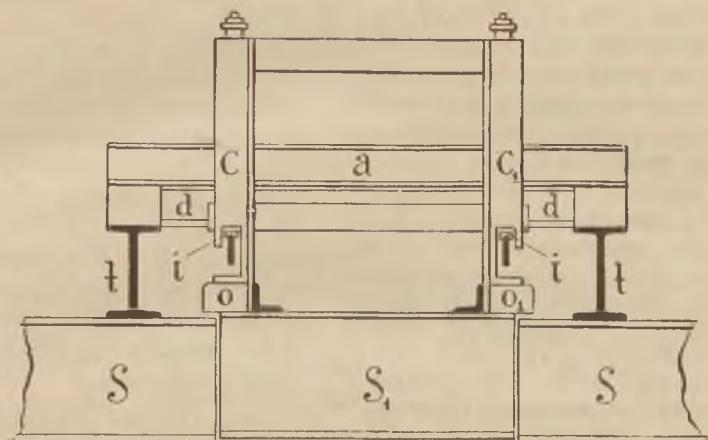


Fig. 3

Podczas ważenia część kolej *S<sub>1</sub>* (fig. 3) jest nieco podniesiona, gdy zaś waga jest zatrzymana, co uskutecznią się przez spuszczenie belki wagowej *A* zapomocą przyrządu lewarowego, umieszczonego na stojaku belki wagowej *H* (fig. 1), część kolej *S<sub>1</sub>* spoczywa na stałej kolej *S* zapomocą wyskoków czyli zaczepów *O O<sub>1</sub>* (fig. 1, 2 i 3) umieszczonych na wiązach żelaznych *C C<sub>1</sub>*.

### II. Granice błędów i opłata.

Pod względem granicy błędów i opłaty postępuje się z tą wagą tak, jak z wagą pomostową opatrzoną lub nieopatrzoną urządzeniem ciężarka ruchomego.

### III. Cechowanie.

Cechuje się na belce wagowej *A*, tudzież na drążku dźwigającym *B* i na części kolej *S<sub>1</sub>*.

Wiedeń, dnia 19. kwietnia 1900.

C. k. Komisja główna miar i wag:

Tinter r. w.

do Heidenreichstein, wyznaczony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 12. listopada 1898, Dz. u. p. Nr. 207, przedłużony został aż do 15. lipca 1900.

Wittek r. w.

## 90.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 16. maja 1900,

o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolej lokalnej Wimperk—Wallern.

Na mocy Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolej lokalnej od Wimperku na Eleonorenhain do Wallernu, wyznaczony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 22. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 93, przedłużony został dla nieskończonej jeszcze części tej kolej Wimperk—Eleonorenhain aż do 31. lipca 1900.

Wittek r. w.

**91.**

## Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 22. maja 1900,

ustanawiające na kampanię 1900/1901 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru.

Na zasadzie §. 3 części V. rozporządzenia cesarskiego z dnia 17. lipca 1899, Dz. u. p. Nr. 120, postanawia się, że poszczególne zakłady fabrykacji cukru tego rodzaju, który w §. 1, l. 1 ustawy o opodatkowaniu cukru jest oznaczony, zapłacić mają jako zabezpieczenie niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji w okresie wyrobu cukru 1900/1901 taką kwotę, jakąby poszczególne zakłady fabrykacji cukru tytułem zwrotu bonifikacji zapłacić miały, gdyby zwrót przypadający prawdopodobnie w okresie wyrobu 1899/1900 na wszystkie zakłady fabrykacji cukru w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, został indywidualnie rozzielony na podstawie wyników fabrykacji w kampanii 1898/1899, według postanowień części V. powyższego rozporządzenia cesarskiego.

Kwotę zabezpieczenia, w taki sposób obliczoną, należy zaokrąglać przez podwyższanie kwot mniejszych od 50 K na 50 K, a kwot większych od 50 K na 100 K.

Właściwa władza skarbową pierwszej instancji oznajmi poszczególnym zakładom fabrykacji cukru kwoty zabezpieczenia przypadające na te zakłady.

Dla tych zakładów fabrykacji cukru, które w okresie wyrobu 1898/1899 jeszcze nie były w ruchu, ustanawia się rzeczone zabezpieczenie dla każdego w kwocie 40.000 K (czterdziestki tysięcy koron).

Böhm r. w.

**92.**

## Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 23. maja 1900,

o nadaniu koncesji na sieć kolej małych wązkotorowych w Krakowie, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, c. k. Ministerstwo kolej żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Minister-

stwem wojny nadało Spółce tramwajowej krakowskiej o to proszącej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu a to zapomocą siły elektrycznej, zespolej sieci kolej małych wązkotorowych, wybudować się mających w Krakowie z włączeniem i odpowiedniem przerobieniem linii kolej konnej, dotychczas ani jako kolej lokalne ani jako kolej małe nie koncesjonowanych a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej w §§. 1 aż do 17 włącznie przepisanemi i z jednocośnem uchyleniem postanowień koncesyjnych, tyczących się linii istniejącej kolej konnej.

Sieć kolejowa koncesjonowana obejmuje linie następujące:

- a) linię idącą od mostu podgórskiego ulicą Mostową przez plac Wolnicę, ulicą Krakowską, ulicą Stradom i ulicą Grodzką, następnie przez Rynek, ulicą Floryańską i przez bramę Floryańską w ulicę Basztową i ulicę Lubiech aż do dworca c. k. uprz. kolej północnej Cesarza Ferdynanda;
- b) odnogę linii pod a) oznaczonej poczynającą się w Rynku przy kościele Maryackim i idącą wzdłuż linii A—B i B—C ulicami Szewską i Karmelicką aż do Parku Krakowskiego i Rogatki Łobzowskiej;
- c) odnogę linii pod a) oznaczonej idącą z Rynku ulicami Sienną, Starowiślną i Diellowską i łączącą się z linią pod a) oznaczoną;
- d) odnogę linii pod b) oznaczonej poczynającą się w Rynku przy ulicy Szewskiej i idącą wzdłuż linii B—C, ulicami Wiślną i Zwierzyniecką aż do przystanka kolej okrężnej;
- e) odnogę linii pod b) oznaczonej poczynającą się w Rynku przy ulicy Szczepańskiej i idącą ulicami Sławkowską i Długą aż do Rogatki Wrocławskiej;
- f) odnogę linii pod b) oznaczonej idącą ulicą Podwale w ulicę Wolską aż do Parku Dra Jordana.

§. 1.

Koncesyjariuszce zapewniają się co do linii koncesjonowanych dobrodziejstwa finansowe wyznaczalone w artykule V ustawy na wstępnie wzmiankowanej.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnień od podatków, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego w ten sposób, że uwolnienie od podatków co do linii oznaczonych we wstępie pod a) i b) nabędzie mocą dopiero od tego czasu, jak na liniach tych po ich przerobieniu ruch zacznie być wykonywany zapomocą elektryczności.

Co do stępla od biletów osobowych stosowane być mają postanowienia artykułu XX, ustęp drugi ustawy powyższej.

### §. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę linii kolejowych na wstępie pod a) i b) oznaczonych niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przekągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Nadto obowiązana jest Spółka budowę linii kolejowych pod c) aż do f) oznaczonych skończyć najpóźniej w przekągu półtrzeciego roku. Gotowe linie oddać na użytek publiczny i ruch na nich utrzymywać bez przerwy przez cały okres koncesyjny z wyjątkiem linii na wstępie pod f) oznaczonej.

Go do linii do Parku Dra Jordana tzn ostatni obowiązek ciży na Spółce tylko w czasie od 1. kwietnia aż do 31 października każdego roku.

Dotrzymanie powyższego terminu wybudowania kolei, jakież wykonanie i urządzenie zgodnie z koncesją linii koncesyjnych zabezpieczyć ma koncesyjaryuszka na żądanie c. k. Rządu złożeniem stosownej kaucji w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

### §. 3.

Do wybudowania kolei koncesyjowej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebne.

### §. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyjowej użyte być miały drogi publiczne, którymi miasto Kraków nie zawiaduje, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania dróg.

Spółka jest obowiązana ponieść kosztu urządzeń potrzebnych z powodu przerobienia a względnie wybudowania i ruchu linii kolejowych na wstępie oznaczonych do zabezpieczenia swobodnego funkcjonowania przewodów telegraficznych i telefo-

nicznych państwa istniejących już w chwili nadania koncesji na tę linię, mianowicie zaś kosztu przełożenia owszych przewodów, gdyby było potrzebne.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjowej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolej żelaznych i w ogóle Władz powołanych.

W warunkach koncesyjnych zamieszczone będą odpowiednie zarządzenia, polecające nabycie materiałów budowlanych, szyn i wszelkich innych części składowych kolei, jakież wszelkich przedmiotów taboru kolejowego i przedmiotów urządzenia z zakładów lub fabryk tutejszo-krajowych i nakazujące zatrudnianie głównie tutejszo-krajowych sił roboczych.

### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie koncesyjowych linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i kosztami uposażenia funduszu zasobnego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

## §. 7.

Spółka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom na razie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu kolejami.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie umówić się należy z właściwemi Władzami wojskowemi.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

## §. 8.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznaly za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejś części kolei koncesjonowanych, Spółka ma poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom Władz i bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

## §. 9.

Urzędnicy państwa, funkcjonaryusze i służby, jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesji lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z parkiem podróznym bezpłatnie.

## §. 10.

Spółka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcjonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może Spółka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencje, tyczące się zarządu kolei małej, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a podwładnymi funkcjonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez sługi zakładu kolejowego.

## §. 11.

Spółka obowiązana jest mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcjonaryuszy i ich rodzin

zaopatrzenia dla inwalidów i starców, i w tym celu przystąpić do kaszy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśli dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom nastręczającą a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na Spółkę wkładająca jak kasa rzeczonego związku.

Spółka jest nadto obowiązana dołożyć starania, żeby osoby zatrudniane dotychczas przy ruchu na istniejących liniach kolei konnej w Krakowie zostały użyte do służby przy ruchu na koncesjonowanych liniach kolejowych, o ile to będzie możliwe ze względu na zmieniony sposób utrzymywania ruchu.

## §. 12.

Spółka obowiązana jest dostarczać wcześnie Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

## §. 13.

Koncesję nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat (45) czterdzieści pięć, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

## §. 14.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie stosuje się do kolei koncesjonowanej.

## §. 15.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na małej kolei koncesjonowanej, wyjątki, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

## §. 16.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich

częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

#### §. 17.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w koncesyi, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

**Wittek r. w.**

#### 93.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 25. maja 1900, o przedłużeniu terminu otwarcia kolei lokalnej Stanków—Horszów Tyń—Ronsperk.

Na mocy Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej Stanków—Horszów Tyń—Ronsperk wyznaczony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 29. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 6 z r. 1899, przedłużony został aż do 30. września 1900.

**Wittek r. w.**

